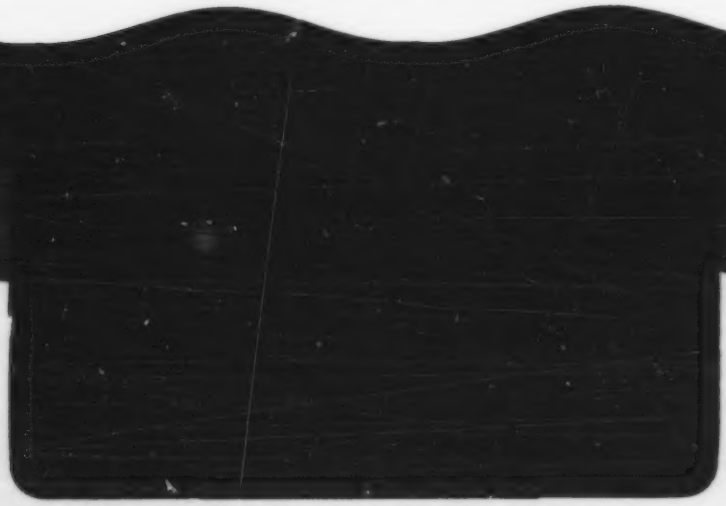
Transport Canada Transports Canada

TP 1624

Marine Casualty Investigations

Enquêtes sur les accidents maritimes



Investigation Report to the Minister pursuant to sections 542 or 545 of the Canada Shipping Act

Rapport d'investigation au Ministre conformément aux articles 542 ou 545 de la Loi sur la marine marchande du Canada

Canada

90-04798/

This report is also available in English.

RAPPORT D'INVESTIGATION SUR LES CIRCONSTANCES CONCERNANT LA PERTE PAR-DESSUS BORD D'UN MEMBRE D'ÉQUIPAGE DU CASEYEUR "L'OCEANIQUE", DANS LE GOLFE SAINT-LAURENT LE 22 MAI 1986.

RAPPORT N° 441

These sections of the Investigation Report prepared pursuant to Section 542, or of the Preliminary Inquiry Report prepared pursuant to Section 545, of the Canada Shipping Act, are released for accident prevention purposes only and are confined to cause-related circumstances.

This report and its contents may be deficient and misleading if used in any other process and are not to be used or admitted in evidence in any legal proceedings, either civil or criminal, arising out of the casualty described in the report. The statements, opinions and findings in the report are those of the Marine Casualty Investigations Division only and do not constitute admissions made by or on behalf of Her Majesty the Queen in right of Canada.

Ces sections du rapport d'investigation ou du rapport préliminaire sont rédigées en vertu des articles 542 et 545 respectifs de la Loi sur la marine marchande du Canada et ne sont publiées qu' à des fins de prévention des accidents seulement et ne portent que sur les circonstances entourant le cas à l'étude.

Ce rapport et son contenu peuvent être insuffisants et trompeurs s'ils sont utilisés à d'autres fins et ne peuvent être utilisés ou acceptés comme preuve dans quelque procédure que ce soit, au civil ou au criminel, même si ces procédures découlent de l'accident décrit dans ledit rapport. Les déclarations, les opinions et les constatations de ce rapport appartiennent uniquement à la section des Enquêtes sur les accidents maritimes et ne constituent pas une acceptation de la part ou au nom de Sa Majesté du chef du Canada.

RAPPORT D'INVESTIGATION SUR LES CIRCONSTANCES CONCERNANT LA PERTE PAR-DESSUS BORD D'UN MEMBRE D'ÉQUIPAGE DU CASEYEUR "L'OCEANIQUE", DANS LE GOLFE SAINT-LAURENT LE 22 MAI 1986.

Détails concernant le bâtiment

Nom	"L'OCEANIQUE"
Numéro officiel	806138
Port d'immatriculation	Québec
Jauge brute	65 tonneaux
Jauge nette	36 tonneaux
Longueur	15,45 m (50,7 pi)
Largeur	5,59 m (18,3 pi)
Creux	3,33 m (10,9 pi)
Type	Bateau de pêche
Construction	En 1986 à Saint-Antoine-de-Tilly en fibre de verre, 10 noeuds
Propulsion	Un (1) moteur diesel à turbine soufflante de marque Cummins : 6 cylindres. D'une puissance au frein de 500 h.p. et entraînant une seule hélice à pas fixe.
Propriétaire	Denise Quinn Syvrais Port-Daniel (Qc)

Équipement de navigation

Radar 1	JRC, portée de ½ à 48 M
Radar 2	JRC en couleur, portée de ½ à 72 M
Goniomètre	Radar pointeur couleur JRC NWU 52R
Loran C	Deux (2) JRC, JNA-761
VHF	Radio (très haute fréquence) Sailor RT2047

BLU	Radio (bande latérale unique) Marconi CH 125 S
Compas magnétique	Ritchie
Autopilote	Robertson AP 40
Loch	Navigator

NOTA : 1. Dans le présent rapport, toutes les heures sont exprimées en fonction de l'heure avancée de l'Est (UTC moins 4 heures).

2. À la fin du présent rapport, on retrouve un glossaire des abréviations et des termes.

Données préliminaires

Dans l'avant-midi du 22 mai 1986, le caseyeur "L'OCEANIQUE" faisait route à vitesse lente avant et mouillait des casiers à crabes sur le banc Bradelle Ouest.

Vers 10h45, un casier à crabes d'un poids de 150 livres venait d'être lancé à la mer quand la jambe droite d'un membre d'équipage fut coincée dans une boucle du câble qui filait à grande vitesse par-dessus bord. Rapidement, la victime fut soulevée et entraînée par-dessus le pavois par le câble du casier qui n'avait pas encore atteint le fond.

L'équipage du caseyeur, après plusieurs tentatives, n'a pas réussi à repêcher la victime et elle a disparu sous l'eau.

"L'OCEANIQUE" est demeuré sur les lieux pendant environ une heure sans apercevoir la victime qui est présentement portée manquante et l'on présume qu'elle s'est noyée.

Détails concernant la victime

Nom	Roger Syvrais
Poste à bord du navire	matelot/pêcheur
Âge	23 ans
Adresse	Chandler (Qc)

Récit des événements

"L'OCEANIQUE" est un caseyeur en fibre de verre nouvellement construit à Saint-Antoine-de-Tilly et équipé d'appareils modernes pour la navigation. Il est entré en service le 13 mai 1986 pour pêcher le crabe sur le banc Bradelle avec 150 casiers à crabes à bord.

Le 21 mai 1986 vers 21h00, "L'OCEANIQUE" quitte Grande-Rivière pour faire la pêche au crabe sur le banc Bradelle avec cinq (5) membres d'équipage y compris le capitaine.

Le matin du 22 mai, on commence à lever les casiers et en raison de la prise minime, on décide de déplacer un certain nombre de casiers à environ 10 M au Sud-Ouest.

Le temps est couvert et pluvieux et la visibilité bonne. La mer est calme avec une légère houle. La température de l'air enregistrée est de 5 °C et la température de l'eau est à 6 °C.

Il y a environ une trentaine de casiers arrimés sur le pont arrière en deux piles dont les orins sont empilés le long du pavois bâbord et le plateau de lancement des casiers à la mer du côté tribord.

Le capitaine est dans la timonerie et, à chaque lancement d'un casier à la mer, il mémorise les coordonnées de l'emplacement dans la mémoire du Loran 'C' afin de pouvoir le localiser plus tard.

Les quatre (4) membres d'équipage, travaillant sans vêtements de flottaison, sont sur le pont arrière et les casiers sont amenés un à un sur le plateau de lancement pour être appâtés avant d'être lancés à la mer. Pendant le lancement des casiers à la mer, la vitesse du bâtiment est réglée à environ quatre noeuds et dès que les casiers sont lancés, les orins commencent à filer à grande vitesse de bâbord à tribord sur le pont pendant qu'on amène le casier suivant sur le plateau de lancement. Chaque casier est relié à un câble en polypropylène de 1,6 mm (5/8 po) et long de 76,20 m (250 pi) dont les derniers 12 m sont plombés afin que le câble garde la verticale sous la bouée.

Vers 10h45, un casier est amené sur le plateau de lancement puis appâté et le casier est lancé à la mer. La victime, Roger Syvrais, est debout à l'avant du plateau de lancement du côté tribord et se prépare à appâter le prochain casier. Pendant ce temps le câble du casier file à grande

vitesse à ses pieds. Soudainement, les autres membres d'équipage qui s'apprêtent à amener le prochain casier voient la jambe droite de la victime soulevée dans les airs et la victime basculer par-dessus le pavois puis disparaître sous l'eau.

Le capitaine est dans la timonerie en train de mémoriser les coordonnées dans la mémoire du Loran 'C' lorsqu'il entend crier d'arrêter. Il se précipite au poste de commande situé à l'arrière et à tribord de la timonerie et arrête les moteurs. Il voit la victime, Roger Syvrais, qui tente de nager et immédiatement il fait marche arrière. Pendant qu'il effectue cette manoeuvre, la victime disparaît de la surface de l'eau pendant quelques instants et lorsqu'elle réapparaît de nouveau, on la voit vomir, elle a les bras étendus de chaque côté et elle semble insconsciente. On lui lance une bouée de sauvetage mais la victime n'essaie pas de l'atteindre. On tente de l'agripper avec une gaffe mais la victime est trop éloignée puis elle coule à pic.

L'accident s'est produit vers 10h45 et la victime, Roger Syvrais, est demeurée à la surface de l'eau de 20 à 30 s avant de couler à pic par 47°51'18" de latitude Nord et 063°00'21" de longitude Ouest.

Le capitaine n'a rapporté l'accident à aucune station radio côtière mais demeure sur les lieux pour faire des recherches pendant environ une heure.

Vers midi, "L'OCEANIQUE" met le cap vers Grande-Rivière où il arrive vers 18h15. La Sûreté du Québec, détachement de Pabos, est informée de l'accident qui, à son tour, informe le CSSM de Québec vers 20h05.

Le CCS d'Halifax est informé par le CSSM de Québec par télex dès 20h05 de la disparition d'un membre d'équipage de "L'OCEANIQUE". Le CCS d'Halifax avise ECAREG d'informer les navires qui transitent dans le secteur de la disparition en mer d'un membre d'équipage de "L'OCEANIQUE".

Au moment de la rédaction du présent rapport la victime manque toujours à l'appel et on présume qu'elle s'est noyée.

Analyse des principaux facteurs

1. Certificat d'inspection à court terme

Le caseyeur "L'OCEANIQUE" a été immatriculé à Québec le 22 avril 1986, et il a reçu un certificat d'inspection à

court terme de bateau de pêche S.I.C. 29 émis le 6 mai 1986 et valide jusqu'au 5 juin 1986 pour des voyages au cabotage classe II, golfe Saint-Laurent.

Les raisons de ce certificat à court terme sont en partie les suivantes :

- en attente du résultat de l'essai de stabilité;
- présentation du plan du système fixe d'extinction pour approbation;
- modification à l'installation des paratonnerres;
- exercices d'embarcation et d'incendie lors du chargement de l'équipage régulier en présence d'un inspecteur de navires.

2. <u>Licence de station radio</u>

Selon le Règlement sur les stations radio de navires, les navires de moins de 20 m ne sont pas tenus d'avoir un appareil radio mais selon la Loi sur la radio, s'il y a une radio, ils doivent obtenir une licence de station radio du ministère des Communications.

Dans le cas présent, "L'OCEANIQUE" mesure moins de 20 m et il est équipé volontairement d'appareils radio sans détenir de licence de station radio telle que prescrite à l'article 3 de la Loi sur la radio.

Dans le Guide du radiotéléphoniste publié par le ministère des Communications on note que :

> Quiconque exploite une station radio sans licence est passible, après déclaration sommaire de culpabilité d'une amende maximale de deux mille cinq cents (2500 $) ou d'une peine d'emprisonnement n'excédant pas douze mois.

3. <u>Certificat restreint de radiotéléphoniste</u>

La partie II du Règlement général sur la radio découlant de la Loi sur la radio stipule en partie :

> 78....seuls les opérateurs munis d'un certificat canadien de compétence pourront faire fonctionner les appareils d'une station radio.

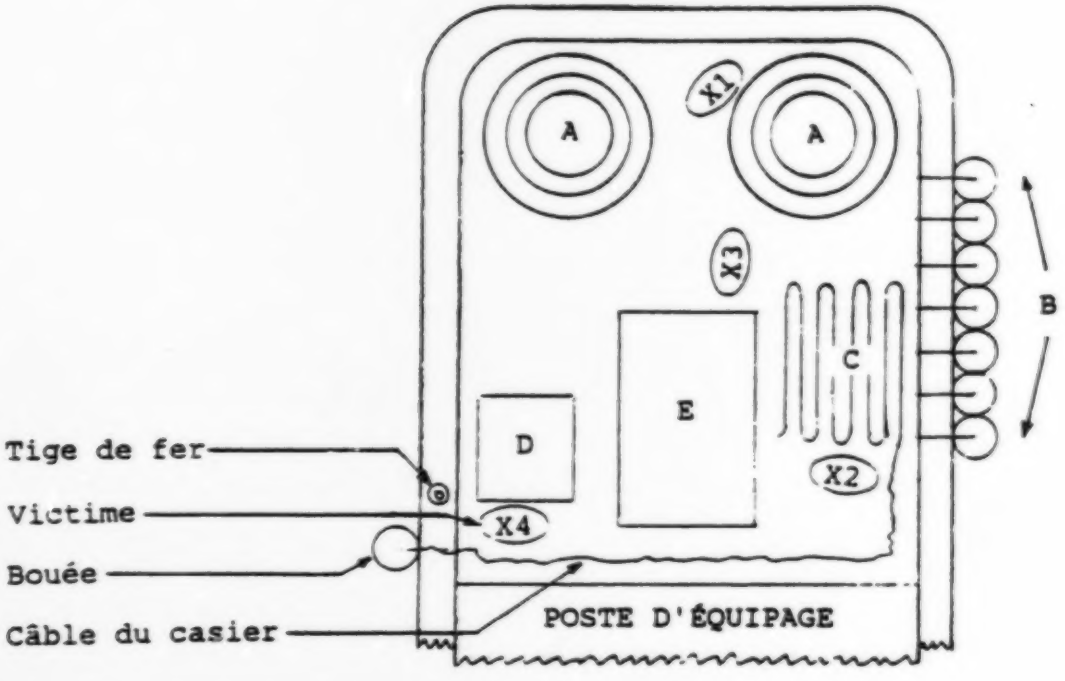
> 88. Le titulaire d'un certificat restreint de radiotéléphoniste (service maritime) pourra faire fonction de radiotéléphoniste d'une station de navire...

Au moment de l'accident le capitaine de "L'OCEANIQUE" ne possédait pas de certificat restreint de radiotéléphoniste.

4. Casiers à crabes

Les casiers à crabes à bord de "L'OCEANIQUE" étaient circulaires et chacun pesait 150 lb. Chaque casier était muni d'un orin et d'une bouée blanche où était inscrit le n° 8678, numéro du permis de pêche. On mouillait les casiers dans environ 40 brasses d'eau au moment de l'accident.

5. Arrangement et position des membres d'équipage sur le pont au moment de l'accident



Voici une description de la figure à la page précédente :

- à l'arrière, sur le pont, deux piles de casiers à crabes au nombre de 27 (voir A);
- suspendues à l'extérieur du pavois côté bâbord, les bouées de couleur blanche servant au repérage (voir B);
- étendue sur le pont le long du pavois bâbord, une pile de cordage, un pour chaque casier, servant au levage (voir C);
- plateau de lancement des casiers (voir D);
- panneau d'écoutille (voir E);
- tige de fer d'environ 18 po de hauteur.

Au moment de l'accident, la vitesse de "L'OCEANIQUE" avait été réglée à quatre noeuds environ c'est-à-dire qu'il avançait de 405 pi par minute soit de 6,75 pi par seconde.

Les pêcheurs X1 et X3 amenaient les casiers un à un sur le plateau de lancement (D) tandis que le pêcheur X2 décrochait du pavois bâbord la bouée de repérage au bout du câble long de 250 pi. Le pêcheur X4, la victime, se tenait tout près du plateau de lancement pour appâter les casiers pendant que le câble d'un casier que l'on venait de lancer à la mer filait à grande vitesse sur le pont et à ses pieds.

6. Description de l'accident

Selon les témoignages, le pêcheur X1 n'a pas vu le pêcheur X4 tomber à la mer. Par contre, le pêcheur X2 a vu la jambe droite de la victime soulevée par le câble pour ensuite basculer par-dessus bord en frappant la tige de fer. Immédiatement on a crié au capitaine d'arrêter en même temps que l'on plaçait le câble du casier dans la poulie de levage croyant que le pêcheur X4 était toujours pris dans le câble. Durant ce temps le capitaine avait arrêté les moteurs.

Pendant qu'on levait le casier, on a aperçu le pêcheur X4 du côté tribord et à une bonne distance du bateau. C'est à ce moment que le capitaine a fait marche arrière. Le pêcheur X4 a nagé quelques instants puis il a disparu à nouveau pour réapparaître cette fois à

quelque 50 pi sur la hanche tribord. Il avait les bras étendus et vomissait puis il a coulé à pic. Il était approximativement 10h45.

7. **Opération dangereuse**

Le lancement à la mer d'un casier pendant que le bateau file à environ quatre noeuds est une opération dangereuse particulièrement lorsqu'on s'occupe avec empressement à préparer le prochain casier.

L'endroit le plus dangereux sur le pont de "L'OCEANIQUE" se trouvait à l'avant du plateau de lancement où se tenait la victime. Pendant que le câble filait par-dessus bord à près de 7 pi par seconde, elle s'occupait à préparer les appâts pour le prochain casier. En se déplaçant dans cet endroit restreint elle a probablement mis le pied dans une boucle du câble qui se déroulait à ses pieds et a été entraînée par-dessus bord.

8. **Tentatives de sauvetage et recherches**

Dès que la victime fut tombée à l'eau, le capitaine qui était dans la timonerie a été alerté et immédiatement il a arrêté les moteurs pour ensuite faire marche arrière en direction de la victime qui, à ce moment-là, était visible à la surface de l'eau.

Pendant ce temps, sur le pont, on a lancé une bouée de sauvetage vers la victime et même si la bouée n'était pas tellement éloignée d'elle, la victime n'a pas tenté de la saisir. On a aussi essayé de l'agripper avec une gaffe mais malheureusement "L'OCEANIQUE" était trop éloigné de la victime. Elle a coulé à pic quelque 20 à 30 s après être tombée par-dessus bord.

"L'OCEANIQUE" est demeuré sur les lieux pour faire des recherches pendant environ une heure. Avant de quitter les lieux en direction de Grande-Rivière, on a repêché la bouée de sauvetage et laissé à la dérive la paire de gants de couleur orange que portait la victime.

Dès que "L'OCEANIQUE" fut arrivé à Grande-Rivière vers 18h15, la Sûreté du Québec de Pabos était informée de la disparition. Vers 20h05, la Sûreté du Québec à Rimouski alertait le CSSM de Québec qui, à son tour, avisait le CCS de Halifax.

Comme le Centre de coordination de sauvetage à Halifax a été informé près de neuf heures après l'accident et en raison de la température de l'eau, il était impensable

que la victime soit encore vivante. On n'a donc pas fait de recherche et on a tout simplement avisé ECAREG d'informer les navires transitant dans le secteur de la disposition en mer d'un membre d'équipage de "L'OCEANIQUE".

9. Aucune communication d'urgence

Dans le présent cas, "L'OCEANIQUE" aurait dû rapporter l'accident à une station radio côtière comme prévu par le Règlement sur le rapport de sinistres maritimes.

Néanmoins, le capitaine affirme qu'il n'a pas rapporté l'accident à une station radio côtière en raison de l'état de santé de sa mère qui était aussi la mère de la victime. Il appert qu'elle souffre d'une maladie du coeur et qu'il voulait être présent avec un médecin pour lui apprendre la disparition de son fils.

10. Hypothermie

D'après des études sur le taux de refroidissement du corps humain, la température normale est de 37° C (98,6 °F). La baisse de température peut entraîner la perte de connaissance si elle tombe à environ 32° C (89,6 °C), et c'est généralement l'arrêt du coeur et la mort qui s'ensuivent lorsque la température tombe en dessous de 30 °C (86 °F).

Selon les résultats de cette étude sur le taux de refroidissement effectuée sur des femmes et des hommes de taille moyenne qui restent sans bouger dans l'eau de l'océan à 10 °C portant un gilet de sauvetage régulier et des vêtements légers, le temps de survie est de 2,5 à 3 heures; un supplément de graisse peut faire augmenter cette durée.

Dans le présent cas, l'eau dans le secteur atteignait une température de 6° C ce qui aurait réduit le temps de survie précité à environ deux heures.

11. Vêtements de la personne disparue

Au moment de l'accident la victime portait un pantalon imperméable de couleur verte ainsi que des bottes de caoutchouc vertes avec bottillons de feutre à l'intérieur. Le haut du corps était recouvert d'une veste avec capuchon de couleur bleu marine et elle portait des gants de couleur orange.

La victime était reconnue comme un bon nageur et ne portait pas de vêtement de flottaison au moment de l'accident. Lorsqu'elle a été vue pour la dernière fois pendant quelques secondes avant de couler à pic, elle semblait inconsciente.

12. Blessures

Selon les témoignages, la victime se serait frappée contre une tige de fer soudée verticalement au pavois lorsqu'elle a chuté par-dessus bord entraînée par le câble du casier.

13. Cargaison au moment de l'accident

Après l'accident, "L'OCEANIQUE" est retourné à Grande-Rivière avec environ 908 kg de crabes, 908 kg d'appâts et une tonne de glace dans sa cale. Arrimés sur le pont arrière, il y avait 27 casiers à crabes pour un poids total de 1839 kg. Son tirant d'eau à l'arrière était de 2,74 m.

14. Compétences du personnel

Le capitaine de "L'OCEANIQUE" possède un certificat canadien de compétence de capitaine de bateau de pêche pour le golfe Saint-Laurent n° 32074 émis le 31 mars 1977. Il possède également un certificat de capacité de mécanicien de quart de bateau de pêche n° 726 émis le 16 mai 1974. Il pratique la pêche depuis 18 ans et depuis 2 ans à titre de capitaine. Il est capitaine de "L'OCEANIQUE" depuis le 13 mai 1986.

Pêcheur 1, détenteur d'un certificat canadien de compétence de capitaine de bateau de pêche émis en 1969, pratique la pêche depuis 15 ans et a été capitaine à bord du "BARBARA NO. 1" pendant 8 ans. Il est à bord de "L'OCEANIQUE" depuis le 13 mai 1986.

Pêcheur 2 pratique la pêche depuis 2 ans à bord du "MARIO-LYNE" et à bord de "L'OCEANIQUE" depuis le 13 mai 1986.

Pêcheur 3 pratique la pêche depuis 2 ans à bord du "MARIO-LYNE" et à bord de "L'OCEANIQUE" depuis le 13 mai 1986.

Constatations

Il semble que la disparition en mer d'un membre d'équipage de "L'OCEANIQUE" le 22 mai 1986 pendant l'opération de mouillage des casiers à crabes soit principalement due aux facteurs suivants :

- le lancement des casiers à la mer pendant que "L'OCEANIQUE" filait à près de quatre noeuds a rendu l'opération dangereuse en raison de l'espace restreint et encombré sur le pont arrière;

- la victime se tenait dans une zone dangereuse en ayant à ses pieds le câble qui glissait rapidement sur le pont et par-dessus bord;

- la victime entraînée par-dessus bord par le câble du casier a été blessée en donnant contre la tige de fer sur le pavois;

- sans vêtement de flottaison et en raison de la température froide de l'eau la victime a rapidement disparu de la surface de l'eau.

Autres constatations

"L'OCEANIQUE" n'avait pas de licence de station radiotéléphone telle que prescrite par la Loi sur la radio.

Le capitaine ne possédait pas de certificat restreint de radiotéléphoniste de Communications Canada et par conséquent ne connaissait probablement pas les procédures de communications en cas d'urgence.

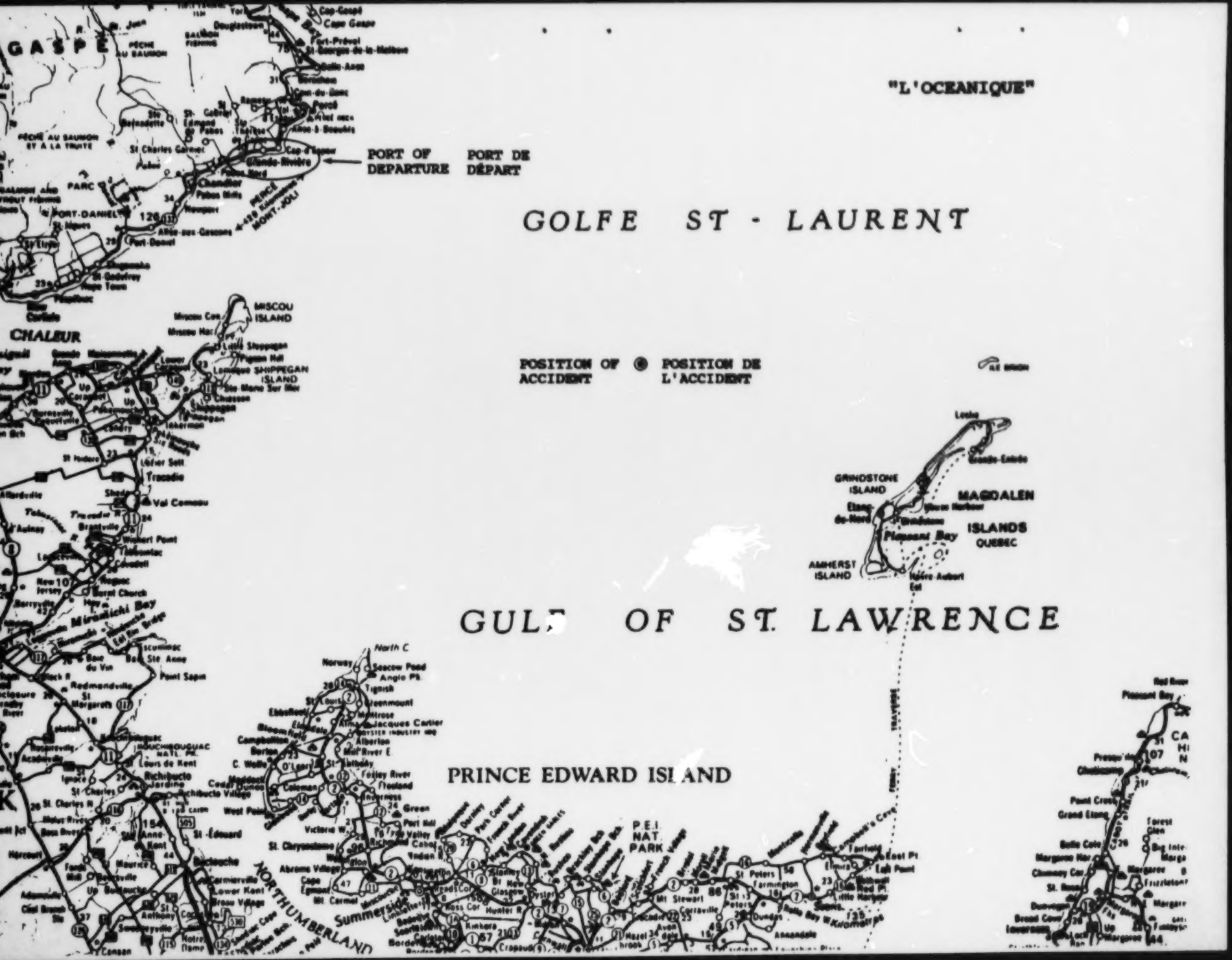
On n'a pas rapporté l'accident à une station de radiocommunications maritime canadienne comme l'exige le Règlement sur le rapport de sinistres maritimes.

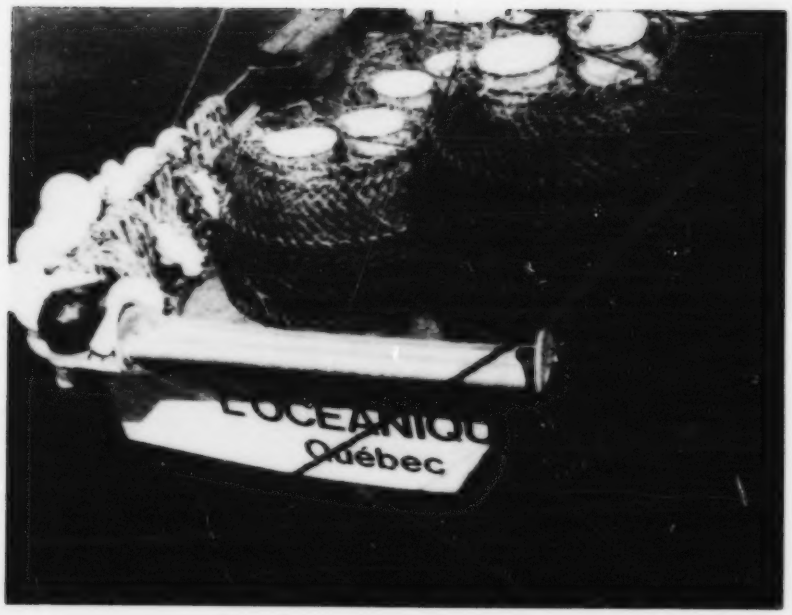
L'intervention des membres d'équipage de "L'OCEANIQUE" a été prompte pour secourir la victime.

OTTAWA, ONTARIO
OCTOBRE 1986.

Glossaire

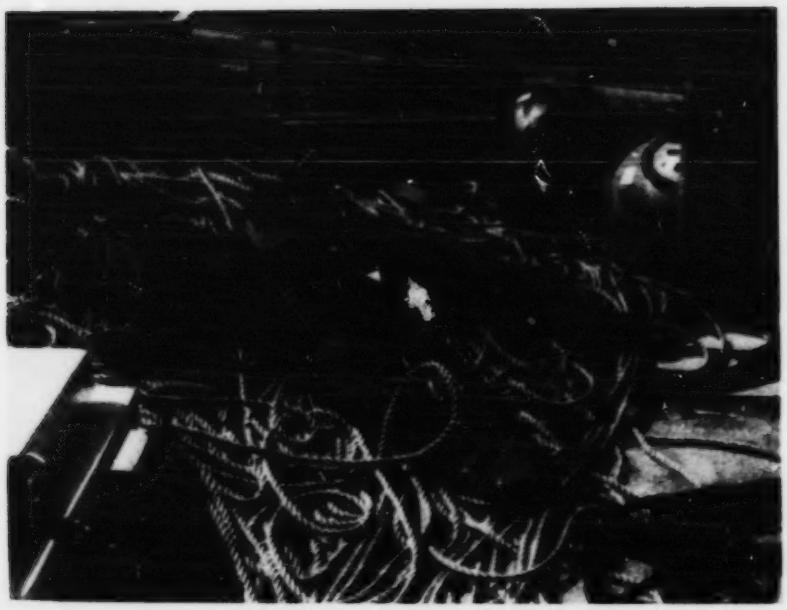
BLU	Bande latérale unique
CCS	Centre de coordination de sauvetage
CSSM	Centre secondaire de sauvetage maritime
ECAREG	L'opération du Système de trafic de l'Est du Canada pour la partie du territoire de la Région des Laurentides, comprise entre le méridien 66°00 de longitude Ouest jusqu'à la limite Est de la Région
Hypothermie	Perte de chaleur du corps qui abaisse la température intérieure du corps et entraîne l'état de choc et la diminution des fonctions normales du corps suivis d'un arrêt cardiaque
UTC	Temps universel coordonné
VHF	Radiotéléphone à très haute fréquence


"L'OCEANIQUE"
PORT OF DEPARTURE
PORT DE DÉPART
GOLFE ST - LAURENT
POSITION OF ACCIDENT
POSITION DE L'ACCIDENT
GULF OF ST. LAWRENCE
PRINCE EDWARD ISLAND
MAGDALEN ISLANDS
QUEBEC
GRINDSTONE ISLAND
AMHERST ISLAND
MISCOU ISLAND
SHIPPEGAN ISLAND
CHALEUR
GASPE
NORTHUMBERLAND
Summerside
P.E.I. NAT. PARK



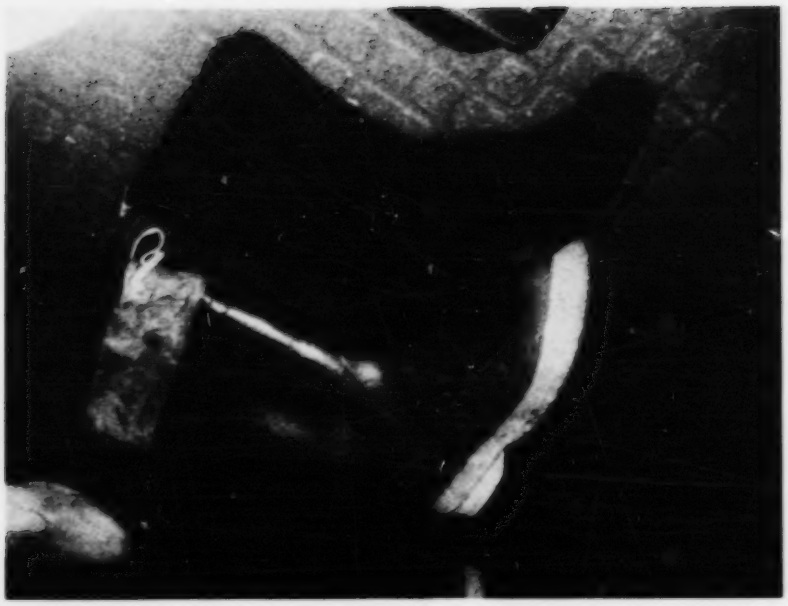
"L'OCEANIQUE" at the wharf in Grande-Rivière on May 24, 1986

"L'OCEANIQUE" au quai de Grande-Rivière le 24 mai 1986



Clothing similar to that worn by the victim
on May 22, 1986

Vêtements analogues à ceux que portait la victime
le 22 mai 1986

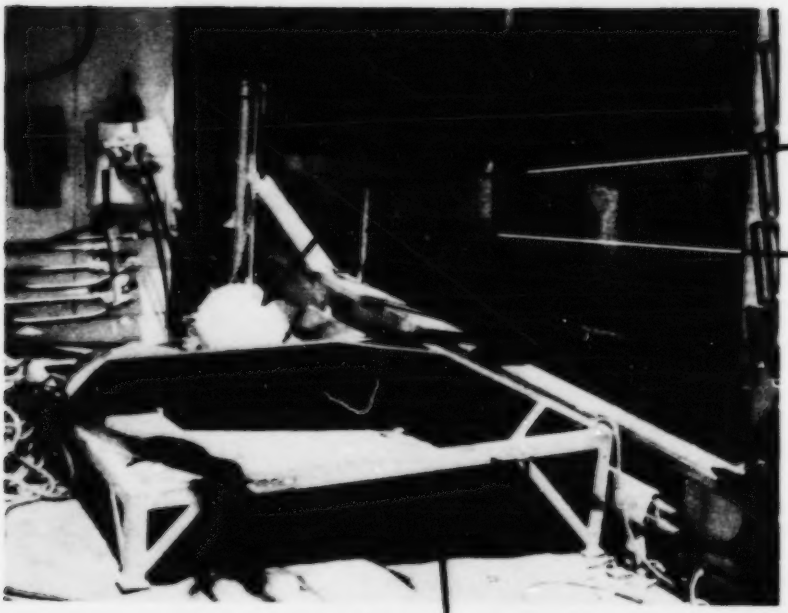


Boots similar to those worn by the victim
on May 22, 1986

Bottes analogues à celles que portait la victime
le 22 mai 1986

View of afterdeck

Vue du pont arrière



Position of victim

Position de la victime

Metal rod

Tige de fer

Trap-setting platform

Plateau de lancement

Cleat for securing trap line

Taquet de lancement

Trap line

Câble du casier

PHOTOGRAPHIES

"L'OCEANIQUE" au quai de Grande-Rivière le 24 mai 1986

"L'OCEANIQUE" at the wharf in Grande-Rivière on May 24, 1986